NR. 17. Kraków, dnia 1. września 1904. **ROK II.**

„Nowy Kolejarz“

ORGAN GALICYJSKICH KOLEJARZY.

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.

Adres redakcyi i administracyi:
Kraków, ul. Szpitalna, l. 17, parter.

Prenumerata roczna 6 K.; Półroczna 3 K.; Kwartalna 1 K. 50 hal. — Pojedynczy numer 30 hal.

Pojedyncze numera można nabywać w Krakowie w administracyi „Nowego Kolejarza“ i w agencyi dzienników Wnej Salomonowej, Plac Maryacki.

Cena ogłoszeń według specyalnej umowy.

Odpowiedzialny redaktor: WIKTOR BACHOWSKI. — Wydawca: TOMASZ TOKARZ.

Do Redakcyi czasopisma »Nowy Kolejarz« na ręce odpowiedzialnego redaktora pana Wiktora Bachowskiego, do rąk własnych w Krakowie, ul. Szpitalna l. 17.

Pr. III 85/4

C. k. Sąd krajowy jako prasowy na wniosek c. k. Prokuratoryi Państwa po myśli § 493 p. k. orzekł, że zamieszczony w Nrze 16 czasopisma »Nowy Kolejarz« z dnia 15-go Sierpnia 1904, artykuł pod tytułem »Świat na opak« od słów »Nadużycia władzy dyscyplinarnej« do słów »przez izby dyscyplinarne uwolnionych«, zawiera znamiona występku z §§ 300, 487, 491, 492 u. k. art. V. z 17/XII 1862 L. 8 Dz. pp. z r. 1863, że zakazuje się rozszerzania tego artykułu, zatwierdza się zarządzoną przez c. k. Prokuratoryę Państwa konfiskatę pomienionego numeru, a cały nakład takowego ma być zniszczonym,

albowiem

w artykule powyższym autor zarzuca c. k. Dyrektorowi kolei państwowej w Krakowie Horoszkiewiczowi samowolę, gwałcenie przepisów o postępowaniu dyscyplinarnem, przez przekręcanie zatem faktów rzeczywistych podburza do nienawiści i pogardy przeciw temuż, nadto pomawia go o przymioty pogardliwe, zdolne go podać w pogardę w opinii publicznej.

Równocześnie na wniosek c. k. Prokuratoryi Państwa, stósownie do przepisu Nr. 20 ust. pras., poleca się Redakcyi czasopisma »Nowy Kolejarz«, aby uchwałę tę w najbliższym numerze czasopisma, na pierwszej stronie takowego pod rygorem skutków z § 21 ust. pras. bezpłatnie zamieściła.

C. k. Sąd krajowy jako prasowy, L. III.
Kraków, dnia 15 sierpnia 1904.

Podpis nieczytelny.

Karność i honor w oświetleniu urzędowych ukazów.

Ciekawe są zapatrywania złotokolnierzowych zacofańców na te kwestye. Większość satrapów kolejowych przywykła uważać niższy personal nie tylko za swą własność fizyczną na równi z posiadaniem konia albo wołu, ale nadomiar każdy z tych ponurych jakby wiecznie zagniewanych ludzi sądzi się być nieograniczonym panem wszelkiej moralnej posiadłości swego podwładnego jak n. p. jego przekonań w kwestyach politycznych, społecznych, towarzyskich, honorowych, obyczajowych i t. d. Kto pod tym względem pozwala sobie mieć inne zapatrywania anizeli „wszechwładny“ dyrektor i jego otoczenie, ten dopuszcza się „p r z e k r o c z e ń s ł u ż b o w y c h“, za które musi być karanym, ściganym i prześladowanym choćby nawet aż do utraty kawałka chleba. N. p. przełożony może być sobie szubrawcem i złodziejem, o czem całemu światu może być wiadomem. Wszystko może czuć dla takiego draba największy wstręt i najgłębszą pogardę, mimo to wysokiej władzy podoba się nakazać cześć i szacunek i oddawanie honorów dla takiej kanalji, a podwładny musi się zastosować do takiego nakazu pod grozą kar i prześladowania. Większego gwałtu trudno sobie chyba wyobrazić? Drastycznym przykładem tej barbarzyńskiej nietolerancyi był ś. p. F u s i e c k i, który przepłacił życiem swą odrazę do zarozumiałego i mściwego karla z placu Matejki, któremu jeszcze w chwili konania przyprowadzimy przed oczy ofiary jego justycyjnych mordów Fusieckiego i Węgla. Nieocenionym zaś dokumentem do ilustracyi tych stosunków jest ukaz karny wydany na jednego z maszynistów w Rzeszowie. Oto reprodukcya tego pisma:

„L. 47126/I Kraków 10/8 904.

Do zastępcy maszynisty p. Franciszka Trzali w Rzeszowie. Przeprowadzone dochodzenie wykazało, jako też i sam Pan zeznałeś, że przełożonemu swemu mistrzowi maszynowemu Janowi H e r m a n o w i tak w służbie jakoteż i po za służbą odmawiałeś należącego (?) mu się ukłonu i gdy dnia 26/6 903 zostałeś Pan przezeń zainterpelowany w tej sprawie, odpowiedziałeś: „że k ł a n i a s z s i ę t y l k o l u d z i o m h o n o r o w y m“ (całkiem słusznie! przyp. red.). Pociągniętemu za to do odpowiedzialności (*sic*), jego przeciwne przepisom zachowanie się zostało Panu wykazanem przez starszego komisarza maszynowego z wezwaniem: mistrzowi H e r m a n o w i jako Pańskiemu przełożonemu kłaniać się bezwarunkowo. Pan atoli zlekceważyłeś sobie te upomnienia, a dnia 5 i 9 lipca 1903 przy spotkaniu się z H e r m a n e m zaniechałeś ukłonu i należnego temuż szacunku (*sic*). Przeto zachowanie się Pańskie jako przeciwne § 18 i 21 pragmatyki służbowej zostaje ukaranem skarceniem (Rüge) w drodze porządkowej.

Za c. k. dyrektora: *dr. Ożóg*“.

Gdyby H e r m a n był człowiekiem zasługującym na szacunek, to w sprawie tej zachowalibyśmy ścisłą neutralność, zachowując dla siebie zapatrywania na kwestyę niedobrowolnych ukłonów. Przypatrzmy się jednak kim jest ów H e r m a n n, którego dyrekcya nakazuje urzędowo czcić, szanować i składać mu honory i ukłony.

Aby zaś nie posądzano nas o stronniczość, przypatrzmy się H e r m a n o w i w oświetleniu aktów sądowych, z tej samej sprawy, która w końcu przeniosła się aż przed forum sądowe z rozkazu c. k. dyrekcyi kolei państwowych w Krakowie, w celu wyświetlenia ażali zarzuty niehonorowości czynione H e r m a n o w i przez maszynistów rzeszowskich są prawdziwe, i czy maszyniści odmawiający w takich warunkach szacunku swemu przełożonemu dopuszczają się kary godnych postępków przez podtrzymywanie zmyślonych zarzutów i podkopywanie powagi przełożonego?

Pod L. U. VI/1718/3/1 wniósł przeto Hermann następujące oskarżenie przeciw maszynistom K o p a c z o w i

i Trczali w Rzeszowie, o przekroczenie z § 487, 491 i 496 u. k. popełnione rzekomo przez to, że oskarżeni w dochodzeniach dyscyplinarnych obwinili go:

I. Józef Kopacz: a) że Hermann świadomie nieodpowiada na ukłony podwładnych, czem dowodzi gburowatości b) że Hermann odebrał od maszynisty Lukasa 3 korony i ratę do Stowarzyszenia maszynistów, których to kwot nie odprowadził miejscu swego przeznaczenia c) że Hermann zaciągnął brudne długi, zapożyczając się u maszynistów.

II. Franciszek Trczala: a) że na zapytanie Hermana dla czego mu się nie kłania, tenże odpowiedział, że kłania się tylko ludziom honoru, b) że Hermann był gburem nie odpowiadającym na ukłony, c) że odbierał pieniądze od członków stowarzyszenia losowego na zakupno losów i pieniądze te na swój użytek obracał, a na walnem zgromadzeniu nie składał rachunków, d) że zataił kwotę 11 koron zebraną na odnowienie figury św. Jana w Będziemyślu.

Sprawa ta rozgrywająca się w kilku instancyach zakończyła się wyrokiem uniewinniającym obydwóch oskarżonych i skazaniem Hermana na ponoszenie kosztów, przyczem następujące motywy wyroku zasługują na ogłoszenie własnie w celu wyświetlenia jakich brudasów moralnych proteguje dyrekcya i wymusza dla nich szacunek w sposób przeciwny ludzkiej naturze. W motywach wyroku powiedziano:

„Uwolnienie oskarżonych nastąpiło z powodu, że czynom tym brakuje znamion jakiegokolwiek przekroczenia obrazy czci. Oskarżeni bowiem słuchani w dochodzeniach dyscyplinarnych **jako obowiązani do zeznawania prawdy,** zeznali bądź to **o faktach, ktore rzeczywiści zaszły,** bądź o tem co od innych słyszeli.

Powody wyroku konstatują przeto bezsprzeczne istnienie faktów w wysokim stopniu kompromitujących werkmistrza Hermana i obalających jego oskarżenie, stwierdzając już tem samem, że zachowanie się tego człowieka w samej rzeczy było gburowatem, a gospodarka jego z cudzą własnością jeżeli jej nie nazwiemy kradzieżą, defraudacyą albo sprzeniewieżeniem, to co najmniej była ona niehonorową rzeczą, co było do udowodnienia jak w algebraicznem zadaniu. Widocznie, że i dyrekcya została przekonana tym dowodem, skoro Hermanowi wymierzyła 3 korony kary porządkowej! Nadzwyczajna łagodność tej kary jest atoli nowym skandalem w całej tej aferze, dowodzącym jak stronniczo zachowało się tutaj karzące ramie sprawiedliwości „stacbańskiej“, które pod przymusem publicznie udowodnionej karygodności brudnych postępków swego przyjemniaszka, z udanym gniewem obłożono go tą śmiesznie małą karą, dla analogii zaś z innemi sprawami tego rodzaju gdzie również brak honoru w grę wchodził jak n. p. w sprawach Fusiecki — Horoszkiewicz, Węgiel — Wróbel i tutaj dla systematyczności maszynistę Trczalę ukarano powyżej nadmienionem skarceniem, co ze strony humorystycznej tak wygląda jakby „przypiął kwiatek do kożucha aby mu cieplej było“. Rzecz pewna, że ogół kolejarzy jest nadzwyczaj pobłażliwym w ocenianiu cudzych win. Hermanowi też ogólnie sądzono zaledwie przeniesienie, uzasadnione grubą kompromitacyą. Tymczasem cały Rzeszów omal plackiem nie siadł, gdy się dowiedziano, iż tak zadrwiono sobie z zasad, etyki, sprawiedliwości i bezstronności. „Bójcie się Boga! a cóż wy tam za ludzi macie?“ — pytano uszczypliwie kolejarzy — „u nas to Hermana takiego schowanoby, że na długie lata słuch po nim by zaginął“. — U nas niehonorowo ale zdrowo“ odpowiadaliśmy.

Tender.

„DOBRE MIEJSCA“.

Pominąwszy już te dobre posady, które zarządy kolejowe z uwłaczeniem zasadzie równouprawnienia w drodze konkursów gagatkom swoim rozdają; pomówimy dzisiaj o innym półurzędownie znanym czynniku demoralizacyi, tak zwanych: „dobrych miejscach“ (GutePosten).

Nie wiem ażali w innych dykasteryach służby publicznej są także „dobre miejsca“ w tem samem znaczeniu i rozumieniu, w jakich przy kolei bywają rozdawane, sprzedawane, wydzierżawiane, w nagrodę oddawane, albo za karę odbierane. A jeżeli ostatecznie inne dykasterye miejscami takiemi rozporządzają, czy rozmawia się o nich z taką swobodą, bez zarumienienia się, tak otwarcie i publicznie, rozbierając się moralnie prawie do ostatniej koszuli? jak się to u nas dzieje, gdy się mówi o owej gałęzi przedsiębiorczości i przemysłu niektórych funkcyonaryuszy kolejowych na niektórych posterunkach o tak zwanych „bocznych dochodach“, wobec których urzędowna gaża częstokroć za skromniutki podarunek na szpilki albo na cygara uważaną być może.

Codziennie obija się o uszy nasze zwykły temat pogadanek kolejarzy: Ten dostał „dobre miejsce“, na którem niebawem w piórka porośnie, temu zazdroszczą, komentując niezbyt pochlebnie niehonorowy sposób, za pomocą którego posadę tę otrzymać mu się udało, nad innym ubolewają, że niema szczęścia, a inny znowu sam wzdycha i rozrzewnia się nad sobą, iż dotąd nie wyznaczono mu jeszcze miejsca w pośród ucztujących szczęśliwych biesiadników, z niewysłowioną tęsknotą i uporczywem wyczekiwaniem wpatrując się w owe podwoje, po za któremi, w ten sposób pojmowane, tronują: los i przyszłość jego.

Jestto bardzo rzeczą względną, który posterunek jako „dobre miejsce“ oznaczyć należy; dla biedaka pobierającego 300 złr. rocznej płacy uboczny dochód w wysokości 100 złr, rocznie już dobre miejsce stanowi, podczas gdy 2000 złr. dla tego, który takiej samej wysokości gażę pobiera, nie szczególny przedmiot do zachwytów przedstawia; innemi słowy: że apetyt do konsumowania owych zakazanych owoców postępuje w stosunku zajmowanego stanowiska w hierarchii kolejowej.

Na szczęście iż ambicya u większej części kolejarzy niedostatkiem do tego stopnia znieczuloną jeszcze nie została, aby stało się rzeczą powszechną, iż pauperyzm w pośród kolejarzy spowodował ogólną demoralizacyę w naszym zawodzie. A zawdzięczyć należy to organizacyi zawodowej, która domagając się polepszenia egzystenczi od miarodajnych sfer i czynników, powstrzymuje szerzenie się tej społecznej zarazy.

A cóż zarządy kolejowe na to? — Wzruszają ramionami. „Wiemy, że bieda — powiadają — dlatego przez palce patrzymy, lepiej że publiczność dopomaga i nas wyręcza, bo inaczej to nam na karki by wleźli.

„Kto może niech sobie drze żyda, handlarza, przedsiębiorcę, świniarza, a nawet podwładnego, dopokąd żaden z nich nic nie gada, a jeżeli któryś z nich mówić co zacznie, to pokażemy mu paragrafy pragmatyki służbowej dla salwowania naszego moralnego stanowiska w takich sprawach, obwinionego się napędzi, skarżący otrzyma w ten sposób satysfakcyę i wszystko idzie znowu po staremu, dopokąd komedya się nie powtórzy“. O tem zaś zarządy absolutnie nie chcą wiedzieć a raczej udają, iż nie wiedzą, że tylko małe płace zrodziły rodzaj przemysłu praktykowany u biurokracyi moskiewskiej a mający uzupełniać małe na życie nie wystarczające pobory. Jak świat światem, paragrafy tutaj nie pomogą, albowiem siła instynktu samozachowawczego wobec widma niedostatku jest tutaj większą, aniżeli wszelkie okólniki naszpikowane groźbami najpomysłowszych kar, jakich komisya dyscyplinarna użyć może!...

Regulaminowy czas pracy w kolejnictwie państwowem.

(Dokończenie).

Postanowienia szczegółowe.

I. Ekspedyenci pociągów (Urzędnicy ruchu).

7. Na liniach z pełną służbą dzienną i nocną czas służby ma trwać 12 do 16 godzin, po którym następuje równy wymiarem wypoczynek.

W celu zmiany tury służbowej z dnia na noc, może być służba przedłużona do 18 godzin, w którym to wypadku spoczynek bezpośrednio ją poprzedzający lub po niej następujący, musi trwać również 18 godzin.

Przy bardzo wytężającej służbie na wielkich stacyach dyspozycyjnych, mają po 12-godzinnej turze służbowej następować z reguły 24 godziny wypoczynku.

Przy mniej wytężającej służbie, zwłaszcza kiedy w turze służbowej przypadają liczne pauzy, może być ona przedłużona do maxymalnej granicy 18 godzin. Spoczynek musi wówczas wynosić najmniej 18 godzin.

8. Także na takich stacyach, gdzie czynności służby komercyanalnej i służby ruchu należą do tych samych organów, nie może nieprzerwane zatrudnienie urzędników wynosić więcej niż 12, względnie 16 lub 18 godzin.

9. Na kolejach z ograniczoną służbą nocną i słabym ruchem może czas wykonywania służby ruchu przy uwzględnieniu w punkcie 4 wyrażonych warunków, przeciągnąć się aż do 18 godzin, przy następującym 6-godzinnym spoczynku nocnym.

II. Telegrafiści.

10. Jeżeli ruch depesz wymaga długotrwałej wyczerpującej czynności, to tura służbowa telegrafistów ma wynosić 12 do 16 godzin, a również tyle następujący wypoczynek.

11. Przy mniej natężającej i dłuższe pauzy dopuszczającej służbie, tura służbowa telegrafistów może się przeciągnąć aż do 18 godzin, a wypoczynek musi wynosić 12 godzin.

Tensam podział służby jest dopuszczalny w celu zmiany tury służbowej z dnia na noc (punkt 10).

III. Przesuwacze, pisarze wozowi, lampiści.

12. Dla używanych w służbie przesuwania wozomistrzów, dozorców wozów, nadprzesuwaczy i przesuwaczy na liniach z pełną służbą dzienną i nocną, ma takowa trwać 12 do 16 godzin, po której ma nastąpić równy wymiarem wypoczynek.

W celu zmiany tury służbowej ż dnia na noc, czas służby może być przedłużony do 18 godzin, w którym to razie bezpośrednio poprzedzający lub następujący wypoczynek ma trwać również tak długo.

Na stacyach, gdzie częsty ruch pociągów albo zestawienie pociągów wymaga ciągłej wytężającej pracy, ma po 12-godzinnej służbie następować z reguły 24 godzinny spoczynek.

Przy mniej wytężającej służbie, zwłaszcza, kiedy liczne przerwy wypadają w turze służbowej, może być ona przedłużona do maxymalnej granicy 18 godzin. Spoczynek ma w tym razie trwać najmniej 12 godzin

13. Tura służbowa pisarzy wagonów i lampistów, zajętych przy pociągach, nie może wynosić więcej, niż 18 godzin, a spoczynek ma wynosić najmniej 12 godzin.

IV. Kontrolerzy strażniczy, strażnicy blokowi i zwrotniczy.

14. Dla służby sygnałowej strażników blokowych, zwrotniczych, dalej dla zajętych w zwykłej służbie zwrotniczej, kontrolerów strażniczych i zwrotniczych na liniach z jedną służbą dzienną i nocną, tura słnżbowa i spoczynek ma wynosić 12 do 16 godzin.

W celu zmiany tury z dnia na noc, może czas służby przeciągnąć się do 18 godzin, a wówczas bezpośrednio następujący lub poprzedzający wypoczynek ma wynosić godzin 18.

Tam gdzie służba pociągowa albo przesuwania wymaga ciągłej służby zwrotniczej, po 12-godzinnej turze ma nastąpić 24-godzinny wypoczynek.

Przy mniej wytężającej służbie, zwłaszcza kiedy podczas pracy zachodzą małe przerwy, może być ona przedłużoną do maxymalnej granicy 18 godzin. Spoczynek ma wówczas trwać najmniej 12 godzin.

15. Na kolejach z ograniczoną służbą nocną i słabym ruchem, może czas służby personalu sygnałowego, kontrolerów strażniczych, strażników blokowych i zwrotniczych przeciągnąć się przy uwzględnieniu w punkcie 4 wyrażonych warunków do 18 godzin, przy następnym 6-godzinnym wypoczynku.

V. Strażnicy i blokowi.

16. Na liniach z pełną służbą nocną i dzienną czas służby strażników nie może wynosić więcej nad 16 godzin, a spoczynku mniej niż 8 godzin.

Na posterunkach, które częstej przerwy w pracy dozwalają, tura służbowa może trwać 18 godzin, przy odpowiedniem przedłużeniu czasu do wypoczynku ustanowionego.

Przy wymierzaniu czasu służby, należy wziąć pod uwagę długość drogi, którą musi przebyć strażnik w celu zwiedzenia linii.

17. Na liniach zamykanych rampami i gęstym ruchem pociągów, czas służby strażników blokowych ma trwać 12 godzin, poczem nastąpi 12 godzin wypoczynku.

18. Jeżeli strażnicy mogą znaleść mieszkanie tylko w większej odległości od miejsca służby, należy przy ustanowieniu służby uwzględnić odpowiednio czas potrzebny na przebycie drogi z służby i do służby.

VI. Werkmistrze w ogrzewalniach, starsi palacze i stabilizowani dozorcy wozów (Wagenwärter), dozorcy wodociągów, kotłów i maszyn.

19. Tura służbowa werkmistrzów i starszych palaczy w ogrzewalniach, których ruch wymaga ciągłej wytężającej pracy, ma wynosić 12 godzin, a następujący po niej odpoczynek ma być na równi z nią wymierzony.

W celu zmiany tury jednak na noc może czas służby przeciągnąć się aż do 18 godzin, w którym to razie bezpośrednio poprzedzający lub następujący spoczynek ma wynosić również 18 godzin.

20. Przy mniej wytężającej czynności tura służbowa tego personalu może trwać 16 godzin, a wypoczynek 8 godzin.

21. Tura służbowa stabilizowanych dozorców wozów ma wynosić 12 do 14 godzin, a następujący wypoczynek 10 do 12 godzin.

22. W stacyach, w których tylko we dnie kursujące pociągi rewizyi podlegają, czas służby dozorców wozów tak wyznaczyć należy, ażeby przynajmniej 8-godzinny, przed północą rozpoczynający się nieprzerwany wypoczynek mógł być wymierzonym.

W ten sam sposób należy wyznaczyć także czas pracy i wypoczynku dla dozorców wodociągów, kotłów i maszyn.

VII. Personal maszynowy i pociągowy.

23. Dla tego personalu ma podział służby być tak wyznaczony, **że dzienna służba ma w przecięciu miesięcznem wynosić nie więcej, niż 11 godzin.**

24. Służba dłuższa niż 11-godzinna personalu pociągowego, nie może mieć miejsca przy rehularnym ruchu.

25. Ustanawianie tur służbowych do ostatecznej granicy 18 godzin dozwolone jest przy pociągach osobowych, lokalnych i towarowych normalnych linii kolejowych, dalej w ruchu lokalnym wówczas, jeżeli te tury przerywane są dłuższemi pauzami, albo jeśli wymagania służbowe stawiane personalowi są tego rodzaju, że podług **sumiennego** orzeczenia władz przełożonych wykluczonem jest przeciążenie personalu.

Dla personalu, zajętego na lokomotywach, ma czas jazdy w każdej turze służbowej wynosić przy pociągach osobowych najwyżej 9 godzin, przy towarowych najwyżej 12 godzin.

26. Po dwóch turach dłużej niż 10 godzin trwających, należy przenieść czas spoczynku, o ile możności, między godzinę 7 wieczór a 7 rano.

27. Jazdy bez służby (Regie) nie mogą być uważane za czas spoczynku.

28. Czas trwania zajęcia personalu tego w służbie przesuwania nie może przeciągać się ponad 12 godzin.

Listy z przestrzeni.

Przeworsk. Niechaj kto co chce mówi, ja jednak zawsze utrzymuję, że nasza poczciwa Galicya jest *ein „Wunderland"*, gdzie na każdym kroku, oprócz widzenia godnych bosych chłopów i obdartych bab, można się spotkać także z cudami, które urozmaicają w nieskończoność nasze szczęśliwe pożycie społeczne. I u nas przy kolei znachodzą się jeszcze cudowne, nietknięte zębem czasu, szczęśliwe stanowiska, na których ludziom tak błogo, jakby na tronach udzielnych, niezawisłych ksiąstewek absolutnych. — Szczęśliwe, nadzwyczaj szczęśliwe są takie posterunki „stacbańskie"!

Ot n. p. taki oficyał Ludwik Halporn, naczelnik tutejszej stacyi? — Nie kradł milionów jak Olszański i Ska; nie jest kumotrem padyszacha Wierzbickiego z przeszkody różnic wyznaniowych; a przecież mimo to, dzięki wspólności i pokrewności zalet z tym „cnotliwym" mężem wsławionym około „przemysłu" krajowego, nazwisko jego jest głośnem w świecie kolejarsko-kolejowym.

Przy całem swem szczęściu jedno tylko głupstwo popełnia nierozważnie pan oficyał Halporn, że widocznie wiedziony złem przeczuciem, żywi jakąś antypatyę do naszego *Kolejarza*, pozwalając sobie nawet w formie pogróżek odradzać naszym członkom czytywania tego pisma i należenia do naszego Stowarzyszenia. Postępowaniem tem p. Halporn jako gorący kandydat do siódemki (VII rangi) sam wydaje na siebie wyrok, upoważniając nas w zamian do wglądania w jego sprawy, z czego robiąc natychmiastowy użytek, przystępujemy do rzeczy odrazu, aby skrócić męczarnie tego męża wywołane nieco za długą przedmową.

Przedewszystkiem trzeba wiedzieć, że nasz kandydat do złocistej siódemki uchodzi w kołach dyrekcyjnych za *„Mustervorstanda"*, chociaż nieraz okazało się, że nazwiska opromienione taką sławą jak Olszański, Szyjkowski, Würstlein, Koturba i inne były własnością niepodzielną najsławniejszych łapowników albo złodziei. Czy zaś co do Halporna koła powyższe nie spotka jaki zawód, to sprawę tę pozostawiamy ocenie naszych czytelników po przeczytaniu niniejszej korespondencyi, dodając, że co do nas, to mamy doświadczeniem ustalone już zdanie, że najwięksi nicponie za wzorowych funkcyonaryuszy uchodzą.

Dzięki osobistym względom padyszacha i serdecznej przyjaźni współwyznawcy swego Guttmana, nasz kandydat do VII rangi capnął taką tłustą stacyę jak Przeworsk, gdzie łapówka z samej cukrowni przynosiła około 800 blatów rocznego dochodu.

Niemniej zajmującą jest historya łapówki od przedsiębiorstwa budowy kolei „Przeworsk-Bachórz-Dynów", której wysokość dochodziła również blisko do 2000 koron. Już same te dwie sprawy dowodzą, że biurokratyczne cnoty toną zazwyczaj w interesach jak rzeki w morzu i że frazes ma się na ustach, a pieniądze w kieszeni.

Eksploatacyą tej łapówki zajmowała się spółka złożona z samych współwyznawców t. j. Halporna, Joachima Schallera kasyera stacyjnego i Menkesa inżyniera od budowy. (Schaller jest to indywiduum znane nam zaszczytnie z Podwołoczysk, a które ma *„wesz"* — wieś — w pobliżu Jasła).

Chociaż w czasie pobrania tej łapówki dzień nie był świąteczny, mimo to twarze kubaniarzy miały uroczyste miny, po których poznano, ze złota chmurka zawisła nad wybrańcami stacyi Przeworskiej. Na tę chwilę czatowała od dawna reszta personalu, która wywąchała jak rzeczy stoją, a pewna część tegoż w demonstracyjny sposób dała wyraz swemu niezadowoleniu. Dla zaciszenia skandalu rzucono po kilka koron między ogrodnika, czyścicieli butów i wodonoszów, co było tylko dolaniem oiwy do ognia, albowiem nieobdzielona część personalu jeszcze igłośniej i powszechniej poczęła szemrać. Wobec takiej grozy położenia spółka łapownicza postanowiła wciągnąć urzędników stacyjnych do współudziału, dla których przeznaczono jakieś nieznaczne kwoty. Przedewszystkiem chodziło o pozyskanie asystenta Dąbrowskiego, który wzbraniał się od przyjęcia tych pieniędzy. Trza było widzieć zdumienie Dąbrowskiego, z jakiem słuchał projektu przełożonego kubaniarza, zachęcającego go do pierwszego debiutu w łapownictwie, jak tenże ze wstydliwym rumieńcem dziewicy na pierwszym balu walczył z namowami przełożonego kusiciela, który mówił: „Ja proszę pana, niech pan to dla mnie zrobi, niech pan przyjmie tę skromną kwotę, która przecież mu się przyda, bierz pan, bo pożałujesz tego kiedyś". Wrodzoua prawość młodego urzędnika staczała tymczasem walkę z honorem i szukała wyjścia z tej opresyi, aż w końcu jak deski ratunkowej Dąbrowski uczepił się fortelu zbawczego, w nadziei, ze tymże zbędzie upartego kusiciela, albo że we dwóch łatwiej oprą się namowom, dlatego oświadczył, że zgodzi się na przyjęcie ofiarowanej mu kwoty, jeżeli kubana przyjmie także i kolega jego urzędnik Jurczyński. Halporn przypuścił tedy szturm do tego urzędnika, któremu zabarykadowawszy wyjście z biura swoją osobą, tak długo nalegał i nacierał na Jurczyńskiego aż w końcu tenże rad nie rad, zgodził się na przyjęcie datku pieniężnego, wobec czego i Dąbrowskiemu nie pozostawało żadnego wyjścia, jak tylko dotrzymania warunków mowy, t. j. przyjął ofiarowaną mu „remuneracyę".

Koniec końcem Przeworsk jest sobie wessołą, mlekiem i miodem płynącą stacyjką, o czem świadczy nie tołko poczciwie zaokrąglony brzuszek pana naczelnika, ale takżyl i stopa życiowa nieodpowiadająca skromnej rocznej pensyjece 1600 złr. z których przecież niepodobna utrzymać bonę francuskę, pokojówkę i kucharkę. Ale też i p. Halporn umie korzystać ze swej władzy, nie pomijając najdrobniejszej okoliczności, nadarzającej się do wyciśnienia bodaj szczypty jakiegoś zysku dla siebie. Naprzykład ojciec Halporna jest sobie żyjącym z procentów kapitalistą, płacącym synowi 60 koron za miesięczne utrzymanie; nie jest przeto *„dauernd vollständig im gemeinsamen Haushalte"* przez Halporna utrzymywanym, mimo to podczas jazdy koleją, korzysta tenże z ulg przyznawanym tym członkom rodzin funkcyonaryuszy kolejowych, na których nieustającem i kompletnem znachodzą się utrzymaniu. Wiadome nam są wypadki, gdzie za tego rodzaju nadużycia, władze kolejowe biednych żebraków kolejarzy oddawały władzom sądowym, a nawet pozbawiały ich stanowisk przy kolei. Ciekawi więc jesteśmy ażali jedną miarką mierzy się nadużycia kandydatów do złotych kołnierzy i biednych pędraków dopuszczających się takich nadużyć często z konieczności głodowej.

Łatwo się domyśleć, że wskutek samolubnej polityki naczelnika stacyi, kierującej się wyłączną korzyścią osobistą, że stosunki koleżeńskie i towarzyskie są poniżej krytyki W samej rzeczy personal żre się między sobą, a włócząc się po sądach, znachodzi podnietę ku temu w bezgranicznem bajczarstwie. Halporn nie wpływa bynajmniej na uśmierzenie tego stanu rzeczy, ale przeciwnie zachowując względy najwyższej ostrożności, staje po tej stronie, po której interes osobisty stanąć mu nakazuje. Stosunki te tak dalece obrzydły personalowi całej stacyi, że wszystko z gustem przeniosłoby się każdej chwili nawet do najgorszej dziury, ale za to pan naczelnik chwali sobie Przeworsk, w którym tylko widmo *„Kolejarza»* zatruwa szczęśliwe jego życie. Kiedy już mowa o stosunkach towarzyskich, to należy jeszcze wspomnieć o każdorazowej grze w karty z notorycznymi złodziejami, z którymi zabawiał się pan Hałporn w *„Betriebsszimmer"* i innych ubikacyach stacyjnych, ale o tem pomówimy następnym razem, przy okazyi opisu wyładowywania progów, zaliczania penalów i protegowania książęcych ekonomczuków, tymczasem zaś niech p. Halporn bodaj z dzisiejszej dawki ochłonie.

Lwów. Nowy rodzaj posiepaki wynalazła sobie dyrekcya lwowska, wprowadzając nie wiedzieć jakim prawem i na mocy jakiej instrukcyi albo też na podstawie jakiego paragrafu statutu organizacyjnego nowy organ kontrolny pod nazwą: *„Ambulanter-Instructions Zugsführer“*... Pal djabli ostatecznie ową samowolę i prawo *„caduca“*, na mocy których stworzono ową szpiclowską godność, ale jeżeli już utworzono taki organ, to przynajmniej wypadało na to stanowisko wybrać człowieka z inteligencyą, ale nie szpetne zyzowate monstrum sprawiające obrzydzenie już samą zwoją powierzchownością, pod względem zaś intelektualnym skończone bydle, popisujące się swą nieokrzesaną natnrą w sposób doprowadzającv do rozpaczy każdego przyzwoitego człowieka, zmuszonego z łaski świetnej dyrekcyi słuchać uwag złośliwego gbura. Dodać należy, że indywidyum to rozzuchwalone posłuchem dla jego szpiegowskich praktyk, pozwala sobie odgrywać rolę organu kontrolnego dla funkcyonaryuszy z uniwersyteckiem wykształceniem. Trudno zrozumieć, jak może się nawet znaleźć władza zezwalająca na taki nietakt i pokrywać to swoim autorytetem. Ale słusznie powiedzieliście że kolej to *„Swiat na opak“*. Nieokrzesany drągal kontroluje akademika, oceniając jego czynności oczyma musztry i tresury.

Cudownym takim „kontrolorem“ jest niejaki Krysa Antoni, były żandarm a w końcu nadkundoktor w Stryju, gdzie odkrytym został przez jakiegoś „stachańskiego“ policyjnego ducha i do służby szpiclowskiej w okręgu dyrekcyi lwowskiej przeznaczonym. Postępki tego człowieka kompromitują wprost władzę, w której imieniu tenże uurzęduje, o szczegółach jednak pomówimy kiedyś później, dzisiaj zaś podajemy do wiadomości c. k dyrekcyi następujące gorszące zajście jakie wywołał Krysa dnia 12. sierpnia b. r. przy pociągu Nr. 12 we Lwowie.

Na jakiś czas przed odejściem pociągu zjawił się Krysa a przystąpiwszy do krakowskiego konduktora Holika? (zapewne Molika albowiem konduktora Holika nie ma w Krakowie przyp. red.) i zażądał od niego osobnego przedziału. Gdy konduktor wskazywał Krysie próżny przedział, zbliżyły się doń trzy zakonnice Felicyanki prosząc również o osobny przedział. Molik wskazał im miejsce w tym samym wozie, w którym umieścił Krysę. Wówczas Krysa przystąpił do Molika i odezwał się doń głośno w następujące słowa:

„Panie konduktorze możebyś pan jednę z nich wsadził do mojego przedziału“. Słowa te wypowiedział Krysa tak głośno, że zakonnice bez wątpienia musiały je słyszeć, co ostatecznie widocznem było z ich zażenowania się. Obok stała partya konduktorów jadąca „regie“ do Przemyśla. Kierownik tejże partyi wyręczając Molika odrzekł: „Panie rewizorze zachciewa się panu poświęcanych osób“, konduktor zaś Molik dokończył: „Miałbym śmiertelny grzech, gdybym coś podobnego chciał robić z wyświęcanemi osobami, propozycye pańskie są nie na miejscu w tej chwili“.

Zdaje się że komentarze byłyby zbytecznymi w tej sprawie, zapytać tylko należy, ażali to jest poprawne postępowanie organu kontrolnego?

Ani suknia siostry zakonnej, ani przekonania, ani godność i wstydliwość kobieca nie zostały tutaj uszanowane, ale wystawione na prostackie żarty „stachańskiego“ gbura, nie różniącego się niczem od moskiewskiego żołdaka.

Żywiec. Moses Duwid utrzymuje, że ze względu na naczelnika stacyi Pokornego i naczelnika magazynów Dunina, którzy rzekomo mieli wiedzieć o jego sprawkach, absolutnie nic stać mu się nie może. Jeżeli ma wisieć to nie sam, a zresztą zeznania jego sądowe obciążające Michalkę mają być tak wielką zasługą, że zapewniają mu na długi czas bezwzględną bezkarność administracyjną, (zapewne na tak długo, jak długo dyrektorem jest Łokietek).

Zdaje się, że przewidywania Mosesa nie są pozbawione podstawy, albowiem dotychczas ani pies nawet nie szczeknął z powodu rewalacyj zamieszczonych w waszym organie, a nadto Mosees gospodaruje po staremu, nie troszcząc się o nikogo, jakgdyby on był gospodarzem i właścicielem stacyi. Czyżby faktycznie panowie Dunin i Pokorny mieli zabrnąć aż tak daleko, że przestali być dla Mosesa przełożonymi, nakazującymi mu respekt i mores?... Albo czy też w rzeczy samej panowie ci wpadli w zastawione sidła przez Mosesa, z których teraz trudno się wywikłać? Moses trudni się spedytorstwem nadal na rzecz różnych firm jak np Steinschneider w Ołomuńcu, co przecież jest zajęciem ubocznem, stanowczo zabronionem ordynacyą służbową

Do jakiego stopnia Moses nie krępuje się niczem, dowodzi np. całowozowa przesyłka z Nowego Sącza dla firmy Rudolf Riszka, która w wozie Nr. 28586 nadeszła tutaj dnia 20 sierpnia b. r. Motes pozwolił ją zabrać już dnia 22 go sierpnia, strona zaś uiściła należytość dopiero 24 go sierpnia. Za trzy dni należało się *„penale“* w wysokości 28 80 koron, należałoby przeto sprawdzić, ażali kwota ta w samej rzeczy uiszczoną została?

Kraków Wszystko co grubsze, starsze urzędem i godnością, zaasekurewane protekcyą i łaską „stachańskich“ wielmożów, wszystko to jak karakony rozlazło się na urlopy i letnie wywczasy po wszystkich miejscowościach przyległych do linii kolejowych, naciągając naiwnych banmistrzów, urzędników z przestrzeni i budników na masło, kurczęta i jarzyny, w które rzekomo wieś opływa, bez żadnych trudów i nakładów. W zamian za to wszystko nawiązuje się zaszczytne znajomości, zacieśniające się coraz serdeczniej w miarę rosnącego apetytu, pobudzanego coraz energiczniej świeżem powietrzem i gościnnością nowych przyjaciół, którym obiecuje się niestworzone rzeczy po powrocie z letnich siedzib. Uszczęśliwiony nadzieją i dumny z tych stosunków prowincyonalny kolejarz, chętnie dopożycza jeszcze kilkanaście guldenów na wyjazd powrotny takiego „stachańskiego“ letnika, który — nic dziwnego — tak wyczerpuje się z gotówki podczas tej letniej kuracyi, że zaciągniętego długu nie jest w stanie nigdy wrócić, zapominając przytem o przyrzeczeniach i przyjaźni, którą tez w myśl przysłowia najłatwiej utracić pożyczając komuś pieniądze. — W roku przyszłym nowe przyjaźnie zawiera się w innej miejscowości, robi się przyrzeczenia awansów i przeniesień na tłuste posady innym osobom, w zamian za takie same grzeczności i rzecz naruralna nie dotrzymując znowu tych obiecanek.

Prawie pół Dyrekcyi rozjechało się na świeże powietrze, no i przecież kolej nie stoi? Złotego kołnierza ze świecą trzeba szukać, no i przecież wszystko odbywa się tak samo, jak się odbywało. Ale też i co za odmiana na tych zazwyczaj pochmurnych twarzach, które spotyka się teraz na wsi, radosne, rozpromienione, w połączeniu niemal z poufnem, koleżeńskiem postępowaniem. Czyżby wieś miała wywierać ten zadziwiający skutek? Zdaje się, że nie i że „inne potęgi muszą tutaj być czynne“. Taki słodki pan na urlopie, przychodzi do konduktora, ściska go serdecznie za rękę, prosząc o załatwienie jakiegoś sprawunku w mieście, drugi aby mu *„przeszwarcować«* sługę do miasteczka, inny, aby mu zabrać całą rodzinę do sąsiedniej stacyi, gdzie na cześć jego urządzono jakąś uroczystość itd., bez końca, przyczem nawet po nazwisku zna się dotyczących konduktorów tytułując ich „Mój kochany Panie N... niech też pan będzie łaskaw“. Jednak za dwa albo trzy tygodnie za to jakby djabeł wlazł w tych „dobrych“ ludzi Już cię żaden nie zna, żaden nie poznaje, a jeżeli się odzywa to półgębkiem: „Hę! ce? jak się nazywa? Czego chce? Niema czasu! przyjść jutro!“ itd.

Wakacye i letnie urlopy, to żniwo, szczególniej dla złotokołnierzowych dyrekcyjników, do których długi czas jeszcze potem wędrują grzyby, ryby i rydze, zadziwiające mieszkańców wielkich miast swą bajeczną taniością. Znamy np. jednego kontrolora w dyrekcyi krakowskiej który za 20 indyków i coś około 100 kurcząt, tylko 3 złr. zapłacił! Ale zapłacił, a nie ukradł, ani nie wziął kubana(?)

Ot, i artykulik gotowy, aczkolwiek zasiadając do pisania, co innego miałem na myśli, a co innego wysnuło się zpod pióra. Jednakowoż ponieważ temat ten jest bardzo na czasie, przeto nie szkodzi, że się o niego zaczepiło, pozostawiając sprawy miejscowe do następnego razu. Muszę wam jednak donieść o grożącem niebezpieczeństwie, albowiem „antiłupieżca“ Karpina, któremu troska o losy skarbu kolejowego spać nie daje, chodził ze skargą na waszą redakcyę do dra Wróbla, który ubole-

wając mocno nad jego nieszczęściem, miał mu radzić, aby sprawę, tę załatwił we własnym zakresie, albowiem niema najmniejszej ochoty być nazwanym drabem przez Bachowskiego, mieszając się do tych rzeczy. Gorącą kondolencyę miał Karpinie wyrazić także kontrolor Saller, który przysiadłszy się do niego, wypytywał o szczegóły łupiestwa, mającego zagrażać skarbowi kolejowemu na wypadek, gdyby Karpinę dano do pociągów ciężarowych. Zresztą kawałki te, podaję wam na rachunek i odpowiedzialność Karpiny, który je zaufanym kolegom rozpowiadał, a do których i ja mam zaszczyt należeć. Zdaje się jednak że mówiąc o Karpinie, zmuszeni będziemy i o Grzymałowie pomówić, ale to są właśnie rzeczy. od których kronikę moją zacząć miałem, z braku zaś miejsca i czasu, odkładam ją na później.

Podgórze. Jakubowski, który z fachu ma być podobno świniobójcą, wabi się obecnie werkmistrzem ogrzewalni. Teoretycznych jego wiadomości nie da się wprawdzie tak *„ad hoc“* zbadać, musza one być atoli ogromne, gdy się weźmie na uwagę praktyczne uzdolnienie tego wielkiego człowieka, który aczkolwiek prochu nie wynalazł, to przecież zasłynął na innych polach wynalazków. Jakubowski nie potrzebuje n. p. szyn do jazdy najzwyklejszą lokomotywą parową, a próby w tym kierunku dokonał przed kilku tygodniami na obrotnicy w Podgórzu, zjeżdżając lokomotywą Nr. 6033 do szutru czyli na tak zwane „polskie drogi“. Odkrycie to uradowało go do tego stopnia, że z wielkiej uciechy utracił panowanie nad sobą i podczas gdy maszyna pracowała silnie w szutrowisku, on zapomniał nawet o zamknięciu regulatora, aż dopiero palacz Kopecki i maszynista Kwiatkowski położyli kres jego doświadczeniom zrzucając p. werkmistrza na pysk z lokomotywy i zamykając regulator. Jakubowski zjechał z obrotnicy, podczas gdy ona była jeszcze w ruchu obrotowym dokonowynym przez kilku robotników. Lokomotywa zjechała wszystkiemi kołami z obrotnicy, że zaś nie przyszło do nieszczęścia i kalectwa albo śmierci kilku ludzi, to zawdzięczyć tylko należy powyżej wspomnianemu palaczowi i maszyniście, jako też ostrożności robotników obsługujących obrotnicę. Przepis jest, że po każdym wypadku czy to pojedynczego wagonu czy też lokomotywy, muszą one być poddane rewizyi, po której orzeczeniu dopiero lokomotywa albo wagon mogą być wypuszczone w drogę. Przepisowi temu Jakubowski zadość nie uczynił i lokomotywę Nr. 6033 bez rewizyi wypuścił w drogę Nawet każdy laik przyzna, że przepis ten ze względu na bezpieczeństwo ruchu ma swą wielką doniosłość. Na przestrzeni wydarzają się potem wielkie nieszczęścia, dzięki takim wzorowym funkcyonaryuszom jak Jakubowski, który ma być fachowcem pierwszej rangi, pozwalającym sobie nawet takiemu maszyniście jak Szypuła wymawiać, że nie rozumie się na reperacyi. W końcu przy tej sposobności upraszamy o upomnienie Dobrowolskiego aby koniecznie zechciał się poprawić i nie szedł w ślady takich Jakubowskich i Tettamandich, bo niezawodnie dosłuży się takiej reputacyi jak i oni.

Tarnów. Ostatnie moje korespondencye najżywiej dotknęły Karasia, Zauderera i portyera Wesellego. Ostatni z nich aczkolwiek nie dotknięty ani jednem słowem, sierdził się jednak i srożył w tem przekonaniu, że *„Kolejarz“* przypijał do niego, mówiąc o pobożnych i cnotliwych mężach w Tarnowie; z drugiej zaś strony szewskie pasye szarpały Wesellym z tej przyczyny, że zdaniem jego dla was nie ma nic świętego pod słońcem i że rzucacie się nawet na majestat „stacbańskich“ inspektorów, co w pojęciu nieocenionego p. Wesellego jest takiem samem świętokradztwem, jak i zniewaga osła, który na swym grzbiecie przyniósł był Zbawiciela w mury świętego miasta.

Karaś cierpi podwójnie bo za siebie i za Zauderera, którego respektuje dla jego szpiclowskich zalet. Po ostatnich zajściach luby ten człowieczek, nie chciał powrócić do Żywca na substytucyę, przeczuwał bowiem, że się tam gotuje przeciw niemu jakaś demonstracya, mająca podobno zakończyć się mordobiciem, kopnięciem kolanem w plecy i wyrzuceniem za drzwi. Takiego uroczystego zerwania stosunków koleżeńskich p. Zauderer sobie nie życzył, więc wyprosił się od substytucyi w Żywcu, wyjeżdżając natomiast na zastępstwo do Grybowa, co miało jeszcze i tę dobrą stronę, że z przerwaniem substytucyi w jednej miejscowości, kończy się zaliczanie półdyet, a z rozpoczęciem zastępstwa w drugiej miejscowości wchodzi się w używanie pełnych dyet.

W Tarnowie służba dla Zauderera to nie *„papu“*, dlatego też najczęściej choruje, a jeżeli już musi przyjść do biura, to najwyżej na 3 albo 4 godziny i potem się ulatnia, węsząc za bajkami albo nową substytucyą. O nadużyciach Zauderera w Dębicy, możecie pisać śmiało i po imieniu, są na to świadkowie i dowody, których szczegóły w osobnem piśmie wam załączam. Nie powiem, aby Karaś aż przepadał za Zaudererem, ale człowiek, który na widok własnego cienia mocno się niepokoi, musi się liczyć z innym człowiekiem, który ma poufałe stosunki z różnymi dyrekcyjnymi organami kontrolującymi.

Pan Karaś ma też szczególniejszy pietyzm i szacunek dla wszystkiego, co trąci pochodzeniem dyrekcyjnem. Lada pisarzyna, diurnista, albo nawet taki Siemsen z dyrekcyi, są osobistościami, które przejmują pana naczelnika głęboką czcią i wzruszeniem. Nic dziwnego przeto, jeżeli taki Zauderer, który wyrobił sobie przystęp do ucha większych głowaczy dyrekcyjnych, stanowi dla pana Karasia przedmiot poważnego ceremoniału pod każdym względem.

Zauderer już niejedną ofiarę ma na swem sumieniu, w Rzeszowie przed kilku laty miał utrącić urzędnika Żuławskiego, który z wielką biedą zaledwie uratował skromną emeryturę. Z tego wszystkiego wynikałoby, że substytucya Zauderera w Żywcu, nie była rzeczą, tak całkiem przypadkową, ale ukartowaną intrygą w celu osaczenia kogoś znienawidzonego, i w celu prowokatorskim z równoczesnym zamiarem pozyskania za każdą cenę świadka, nie cofającego się przed takimi skrupułami jak np. zasady, honor, koleżeństwo itd. Zanim w tej sprawie napiszemy coś więcej, spodziewamy się tymczasem, że Zauderer będzie miłym gościem w każdej stacyi, do której na substytucyę zawita.

KRONIKA.

Jak dr. Heski wygrywa procesy kolejowe? Stanisław Fradera robotnik warsztatowy w Krakowie, zostawszy uszkodzonym w służbie otrzymał 5 (!) koron renty miesięcznej, zwrócił się przeto do dra Heskiego o pomoc prawną. Heski wytrzymawszy dłuższy czas papiery robotnika Fradery, nareszcie dnia 25/8 903 nadesłał mu następującą odpowiedź:

„Szanowny Pan Stanisław Fradera w Krakowie.

Zawiadamiam Pana że orzeczenie sądu polubownego przyjęło, iż wypadek, jakiego Pan doznał. nie jest wypadkiem kolejowym, a przyznano Panu jedynie tylko odszkodowanie za palec.

Reszty żadanych od Pana odszkodowań nie przyznał Panu Sad polubowny dla tego, ponieważ zmiany organizmu przez Pana twierdzone są zmianami starczemi.

Wreszcie nadmieniam, że wyroku tego zaczepić nie można, **że zatem przyznanem odszkodowaniem** (5 koron) **kontentować się Pan musi.** Orzeczenie wspomniane zatrzymuje na razie u siebie. Z poważaniem *dr. Heski*

Fradera nie kontentował się powyższem odszkodowaniem, jak mu dorodzał dr. Heski, ale chodził po adwokatach, aż w końcu trafił na dra Zipsera w Wiedniu, który podjął się prowadzenia tej sprawy i w końcu tyle zrobił, że w lipcu b. r. podniesiono rentę Fradery z 5 na 18 koron. Fredra oprócz tego pobiera w drodze łaski emeryturę w kwocie 40 koron, był bowiem prowizorycznym robotnikiem i nie należał do funduszu prowizyjnego.

Za przyczynek do ilustracyi humanitarnej i pełnej „braterskiego“ poświęcenia działalności dra Heskiego na polu obrony prawnej kolejarzy, niechaj posłuży jeszcze postępowanie z konduktorem Maryanem Ottem, który przed $1^1/_2$ rokiem w wypadku kolejowym w stacyi Czarny, utracił stopę, odnosząc równocześnie inne poważne uszkodzenia, czyniące go niezdolnym do

pełnienia służby kolejowej. Otto nie miał jeszcze stałej renty, więc pobierał tak zwaną „rentę na koszta leczenia“ (*Heilverfahrensrente*) w wysokości 90% wszystkich stałych i niestałych poborów w służbie czynnej. Wymiar ten był całkiem prawidłowym, odpowiadającym w zupełności postanowieniom ustawy i był maksymalną należytością, przypadającą poszkodowanemu przed ustaleniem renty. Wszelkie przeto skargi sądowe w tej sprawie, raz że były bezprzedmiotowe, a powtóre niedopuszczalne, gdyż jasnem jest, że skarżyciel pobierał najwyższy procent, jaki mu przypadał na czas leczenia, a które w chwili wniesienia skargi nie zostało jeszcze ukończonem.

Niedosyć na tem. Tak ustawa jakoteż każdorazowy komunikat „sądu rozjemczego dla zakładu ubezpieczeń od wypadków“ doręczany stronom poszkodowanym, zawierają postanowienia, a względnie pouczenia, że przeciw orzeczeniom „sądu rozjemczego“ najpóźniej przed upływem roku od dnia doręczenia pod zagrożeniem nieważności wolno wnosić sprzeciwy. Postanowienia te nie krępowały jednak bynajmniej kancelaryi dra Heskiego, która jak gdyby nigdy nic po upływie powyższego terminu wniosła skargę z żądaniem podwyższenia renty, nie dającej się podwyższyć z przyczyn ustawowych, dr. Heski kazał sobie w dodatku za tę robotę zapłacić 3 dukaty! czyli 30 koron. Naturalna rzecz, że sąd rozjemczy odrzucił powyższą skargę jako bezprzedmiotową z ironiczną uwagą dającą się odczytać między wierszami, aby skarżyciel kazał sobie wrócić pieniądze od tego, który mu akt ów sporządził. Procesy te należą także do świetnych sukcesów prawniczych dra Heskiego na równi z obroną Bieli, Gałka i grabieżą prywatnej własności podgórskich kolejarzy, o którą spór w dalszym ciągu odbędzie się w bieżącym miesiącu, ale już bez dra Heskiego.

Zapytujemy, jak należy nazwać postępowanie dra Heskiego, jeżeli tenże wiedział o beskuteczności kroków prawnych w omawianym wypadku? Albo czem jest dr. Heski pod względem prawniczym, jeżeli nie wiedział o najkardynalniejszych warunkach ustawowych, odnoszących się do ubezpieczenia robotników kolejowych od kalectwa.

W ten sposób w ogóle partaczy się obronę prawną w tak zwanej organizacyi kolejarzy, o czem napiszemy następnym razem.

Antoni Fredro-Boniecki dotychczasowy zastępca naczelnika oddziału prawniczego w stanisławowskiej dyrekcyi, odbiera naczelnictwo I-go oddziału w krakowskiej dyrekcyi w miejsce „nieodżałowanego“ Abdermana, który obecnie jako członek damskiej kapeli na przemian z Kuruwskim wieczorami ma grywać na basach w poza miejskich ogródkach. Niema wspanialszego zajęcia dla emerytów jak współudział w takich koncertach.

Nie do uwierzenia a przecież prawdziwe. Na dworcu kolejowym w Krakowie znachodzą się latryny, które swojego czasu nieodżałowany Piasecki uważał za tajemnicę wojskową. Otóż latryny te ze swym prymitywnem urządzeniem po dziś dzień znachodzą się jeszcze w tem samem miejscu, w pobliżu budynków mieszkalnych, koszar konduktorskich i peronu. Tegoroczne skwary letnie dowiodły całej wartości tego znakomitego urządzenia, z powodu którego ani na chwilę nie można było otworzyć okna w sąsiednich pomieszkaniach. Doły te są otwarte, raz wpadł już do nich konduktor Nowak, pełne zaś są szkła, którego „sparsystem stacbański“ niezawodnie dostarcza interesowanym w miejsce papieru. Czy nie dałoby się czemś nowszem i postępowszem zastąpić tego świństwa, niechlujstwa i zarazy?

Żalą się robotnicy warsztatów lwowskich, że w godzinie południowej nie mają nawet miejsca do spożycia posiłku, mieszkając zaś zazwyczaj daleko po za rogatkami, nie mając na tyle czasu, aby drogę tę obejść tam i z powrotem, zresztą cóżby to był za wypoczynek południowy i co za obiad, zwłaszcza wobec tegorocznych upałów, gdyby robotnik skazywał się sam na tak daleką i męczącą drogę? Przeważnie więc obiady donoszą się przed budynki warsztatowe. Do niedawna jeszcze robotnicy korzystali z ogrodu kolejowego położonego po prawej stronie ulicy dojazdowej do dworca kolejowego. Tego roku atoli ogród ten ogrodzono szczelnie i przystęp doń został zamkniętym tak że nikt do wnętrza dostać się nie może, albowiem ogród ten przeznaczono wyłącznie tylko do użytku panów dygnitarzy kolejowych. Pozakładano wewnątrz cieplarnie i oranżerye, mające dostarczać pachnideł dla „stacbańskich“ wielmożów, podczas gdy robotnik warsztatowy wyszedłszy z ciężkiej pracy w godzinie południowej w spiekocie lipcowej na ulicy przed bramą warsztatową w znoju musi spożywać marną swą strawę, poczem niema nawet ani kącika, aby bodaj na pół godziny ochronić się przed słonecznym skwarem.

Przez tyle lat robotnicy używali tego ogrodu w godzinach południowych, aż naraz dopiero teraz zachciało się Wierzbickiemu pozbawić ich tego dobroczynnego schroniska przed spiekotą słoneczną.

Jeżeli zaś ów zaniedbany park chciało się do porządku doprowadzić, to można było to uczynić nie wykluczając go od użytku publicznego, tak jak się przecież ma rzecz z innymi publicznemi ogrodami w całym świecie.

Naszem zdaniem cały warsztat powinien energicznie zaprotestować, przeciw takiemu samolubnemu rządzeniu się publiczną własnością.

W imię słuszności. Czyniąc zadość życzeniu kilku funkcyonaryuszy kolejowych, utrzymujących jakoby restauracya kolejowa na dworcu w Tarnowie była jedną z porządniejszych jadłodajni w tym rodzaju i jakoby kolejarzy jeszcze najrzetelniej tamże obsługiwano i że zażalenie zamieszczone w ostatnim numerze „*N. Kolejarza*“ odnosi się zapewne do odosobnionych tylko wypadków, które więcej się nie powtórzą, zamieszczamy chętnie uwagi powyższych kolegów na ten temat, dodając od siebie, że i nam sprawi to przyjemność jeżeli kwestyi tej nie będziemy potrzebowali dotykać więcej i jeżeli restauracyą ta znachodzić będzie zawsze obrońców w kołach kolejarzy. Oświadczeniem dzisiejszem nie cofamy atoli ani jednego słowa z tego cośmy przed tem w tej sprawie napisali, w tem przekonaniu że „co było a nie jest nie pisze się w rejestr“.

Z temi koszarami w Rzeszowie to widoczna kara boża. Rób co chcesz mimo to porządku nie doprosisz się żadnego. Chodzi o koszary dla krakowskiego i podgórskiego personalu pociągowego. W całym budynku nawet za dukata nie doprosiłbyś się naczynia do picia wody. Woda zaś w naczyniach znachodzących się w kuchniach, jest czemś tak obrzydliwem, że nie tylko pić ale nawet patrzeć na nią bez wstrętu nie można, obrzydzenie zaś to potęguje w dodatku niechlujność naczyń, w których nieokreślony ten płyn się znachodzi. Na razie ograniczamy się tylko do wody, jest to bowiem piekąca sprawa wkraczająca w kwestye zdrowia i życia, wobec której inne niedogodności koszarowe są stosunkowo drobiazgiem, mogącym być odłożonym do sposobniejszej chwili.

Nietylko zdrajcą tajemnic ale i denuncyantem (co zazwyczaj idzie w parze ze sobą) jest niejaki Maryan Szydlik, pompiarz w Nowym Targu. Nienawiść swą do secesyonistów z oszukańczej wiedeńskiej organizacyi posunął tenże tak daleko, że aż dopuszcza się denuncyacyi na zwolennikach naszego obozu. Dowiadujemy się że przed rokiem Szydlik zadenuncyował naczelnikowi w Nowym Targu czterech konduktorów, którzy podczas postoju pociągu udali się na kieliszek wódki do karczmy tuż obok stacyi leżącej. Naczelnik stacyi zmuszonym był zrobić użytek z tej denuncyacyi, że zaś nie przyszło do dyscyplinarki, na którą widocznie w swej mściwości liczył Szydlik, to rzecz ta pozostanie tajemnicą ze względu na uczciwych ludzi, którzy tej łajdackiej denuncyacyi z narażeniem własnej egzystencyi kark skręcili.

Niejedna tajemnica co do owego „cnotliwego męża zaufania“ przestała być już dla nas tajemnicą. Ciekawych rzeczy możnaby się dowiedzieć o Szydliku z aktów spoczywających w „*See-Festungs-Comando in Pola!*“

Powątpiewaliśmy zawsze, aby redaktor „*Kolejarza*“ Kaczanowski wiedział co to jest „*Bahnmeister?*“ czy to jest coś do jedzenia lub do innego użytku? dlatego zainteresowała nas zapowiedź artykułu „o położeniu banmistrzów“ mającego się pojawić w „*Kolejarzu*“ Kurowskiego, redago-

wanym przez Kaczanowskiego. Ciekawi byliśmy co też napisze młynarz o morskiej żegludze?

Zapowiadany artykuł po ciężkim porodzie nareszcie ujrzał światło dzienne, który przeczytawszy musimy przyznać, że czegoś bardziej niefachowego nie zdarzyło nam się czytać. Jest to coś tak ogólnikowego, że artykuł ten można śmiało poświęcić każdemu z zawodów kolejowych wykreśliwszy w nim wyraz „*banmistrz*„, a wstawiając w to miejsce nazwę zawodu, o którym pisać się zamierza. Uwagi te zamieszczamy na życzenie p.p. banmistrzów z którymi rozstrząsaliśmy tę kwestyę.

Jan Fabia, inspektor, naczelnik ogrzewalni w Rzeszowie, zmarł nagle dnia 18 sierpnia przy biurku w swojej kancelaryi na udar sercowy. Był to jeden z tych ludzi, o których dr. Wróbel wyraża się, że zamiast serca mają paragraf w klatce piersiowej, dla tego też i śmierć Fabii nie wywarła w szerszych kołach kolejarzy zgoła żadnego wrażenia, chyba że ktoś pocieszał się nadzieją, że na miejsce Fabii przyjdzie może lepszy człowiek. Swojego czasu w warsztatach sandeckich Fabia uchodził za jednego z lepszych przełożonych, dopiero na stanowisku naczelnika ogrzewalni był przykrym i niewyrozumiałym człowiekiem.

Pan Wojtowicz w Podłężu zaczyna brykać! Zaczyna znowu intrygować i szerzyć nienawiść i niezgodę między personalem całej stacyi. Widocznie że trzy tygodnie aresztu które bez zamiany na grzywnę odsiedział p. Wojtowicz za takie same sprawki przed 9 laty, poszły już w zapomnienie i pan Wojtowicz dla rozmaitości chciałby sobie odnowić owe przyjemności kaźni więziennej. Nic łatwiejszego w świecie. Bajczarstwo i niezgoda w spokojnej dotychczas stacyi mogą ułatwić panu Wojtowiczowi ponowne zapoznanie się z kozą, tym razem jednak w Niepołomicach.

Nowa miotła. W miejsce nadinżyniera Kasprzyckiego egzaminatora personalu w lwowskiej dyrekcyi, przeniesiono na to stanowisko niejakiego Łukaszewicza Antoniego, rewidenta z V-go oddziału w stanisławowskiej dyrekcyi. Otóż temu miłemu człowiekowi uroiło się w głowie, że dotychczas nikt nic nie umiał, że Kasprzycki rozpuścił rzekomo personal jak „dziadowski bat“ i że na niego dopiero spadają ogromne trudy doprowadzenia do porządku, zaniedbanego w straszny sposób personalu. Pokazuje się tymczasem, że sam Łukaszewicz jest ciemny jak tabaka w rogu, i że niema pojęcia o instrukcyach, bo nie sztuka mieć przed sobą książeczkę i patrząc na tekst, porównywać, ażali egzaminowany odpowiada dosłownie na zadane mu pytania. Pan Łukaszewicz na razie zechce przyjąć do wiadomości, że jesteśmy mocno zainteresowani jego działalnością na tem nowem polu, którą bacznie śledząc, nie omieszkamy czynić publicznych sprawozdań z postępów uzyskanych w tym kierunku.

Łabaje zawsze górą. Do prowadzenia i obsługiwania pociągu obwożącego Körbera po uszczęśliwionej Galilei, przeznaczono w Krakowie konduktorów, znanych jako najniebezpieczniejszych łabai, którzy podobnie jak Piławski umią się pięknie wyrażać, zachowywać się z uszanowaniem nawet wobec ministeryalnego pucobuta, którzy kornie schylają czoła przed każdym ze swity ministeryalnej, ale, którzy mimo wszystkich tych zalet nie wzbudzają zaufania w pierwszym lepszym fizyonomiście rozpoznającym na pierwszy rzut oka, z jakimi ptaszkami ma się do czynienia. O tych, „godnych zaufania“, ludziach, wiedzą atoli kolejarze coś więcej, aniżeli ich protektorowie. Banda ta, postępowaniem swojem zresztą sama się osądza i zdąża do zdemaskowania i zmusza ogół personalu krakowskiego, do zerwania z niej zasłony, pod którą ukrywają się najwstrętniejsze łajdactwa pod maską troskliwości o skarb kolejowy i strach przed „*łupiestwem*“ tegoż skarbu. Wykażemy co to za ładna spółka tworzy ową drugą seryę kandydatów do św. Michała, a która podobnie jak i pierwsza serya, cieszy się największem zaufaniem panów przemądrych przełożonych. Ubolewać należy, że bandyci z tego obozu, nieznacznie i niespostrzeżenie wplątują i poczciwych ludzi w swoje sieci nieznacznemi początkowo podarkami i zobowiązaniami, aby potem mając ich w swej mocy „*łupić*“ z całych sił, gdzie tylko, i co się tylko da łupić! Najwyższy czas!!! aby przez sprawiedliwy podział służby, położyć koniec łajdactwom i uniknąć skandalu... „*Sapienti sat*“!...

* * *

Kalendarz „Nowego Kolejarza“ na rok 1905. Nakładem administracyi naszego pisma wyjdzie noworocznik pod powyższem tytułem, o którego bliższem terminie wyjścia doniesiemy w najbliższym numerze. Prac naszych w tym rodzaju nie potrzebujemy specyalnie polecać, albowiem znane są one powszechnie między kolejarzami ze swej fachowej użyteczności, tak za każdy dotychczas przyznawał nabywając owe wydawnictwa, że pieniędzy na darmo nie wyrzucał, albowiem wyłącznym naszym celem jest uświadomienie i zaznajomienie czytelników z najnieprzystępniejszemi normami odnoszącemi się do naszego zawodu w służbie i poza służbą. Kalendarz nasz nie będzie przekraczał cen utartych już dla innych wydawnictw w tym rodzaju, natomiast użytecznością swoją przewyższy niezawodnie wszystkie inne niefachowe wydawnictwa tego rodzaju, które są prawdziwym wyżygroszem, zadrukowanym miękkim papierem i niczem więcej.

Niechaj nikt nie spieszy się z nabywaniem szumnie reklamowanych wydawnictw tego rodzaju i jeżeli chce posiadać prawdziwie coś pożytecznego na długie lata, niech czeka na wyjście

Kalendarza „Nowego Kolejarza“

Bliższych szczegółów udziela administracya naszego pisma.

Z drukarni W. Poturalskiego w Podgórzu.